Deutscher Bundestag **Drucksache 18/6923**

18. Wahlperiode 25.11.2015

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Richard Pitterle, Klaus Ernst, Caren Lay, Herbert Behrens, Eva Bulling-Schröter, Susanna Karawanskij, Jutta Krellmann, Sabine Leidig, Thomas Nord, Michael Schlecht, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Axel Troost und der Fraktion DIE LINKE.

Kraftfahrzeugsteuer und Manipulationen von Abgaswerten im Volkswagen Konzern

Die US-Behörden CARB (California Air Resources Board) und EPA (Environmental Protection Agency) informierten Ende September 2015 die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Manipulationen festgestellt worden seien. Bestimmte Fahrzeugtypen stießen gegenüber den Angaben des Herstellers an die Umweltbehörde im realen Fahrbetrieb überhöhte Schadstoffe (Stickoxid) aus. Der Volkswagen Konzern räumte die Verstöße am 22. September 2015 ein. Er erklärte, dass Auffälligkeiten bei den Messwerten in Form von Abweichung zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden (vgl. www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/de/news/2015/09/Ad_hoc_US.html). Ursächlich für die manipulierten Schadstoffwerte war eine Software, die einzig bei dem Testbetrieb des Fahrzeugs auf dem Prüfstand durch Steuerungen des Motors und des Abgassystems bewirkte, dass die von dem Volkswagen Konzern veröffentlichten Schadstoffgrenzwerte eingehalten wurden. Am 29. September 2015 erklärte der Volkswagen Konzern, dass weltweit 5 Millionen Fahrzeuge von den Manipulationen betroffen seien und damit eine Nachbesserung dieser Dieselfahrzeuge mit EA 189 EU5-Motoren notwendig sei (vgl. www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/de/news/2015/09/VW_Aktionsplan.html).

Am 2. November 2015 hat der Volkswagen Konzern mitgeteilt, dass die Volkswagen Aktiengesellschaft von der amerikanischen Umweltbehörde EPA die Mitteilung erhalten habe, dass bei Fahrzeugen mit V6-TDI-Dieselmotoren eine Software-Funktion vorhanden sei, die im Genehmigungsprozess nicht hinreichend beschrieben worden sei (www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/de/news/2015/11/Stellungnahme.html). Am 3. November 2015 hat der Volkswagen Konzern mitgeteilt, dass bei internen Untersuchungen festgestellt worden sei, dass es bei der Bestimmung des CO_2-Wertes für die Typ-Zulassung von Fahrzeugen zu nicht erklärbaren Werten gekommen sei; dies betreffe rund 800 000 Fahrzeuge des Konzerns (vgl. www.volkswagenag.com/content/vwcorp/ info_center/de/news/2015/11/ad_hoc_announcement_nov.html). Am 13. November 2015 informierte der Volkswagen Konzern, dass die von der CO_2-Thematik betroffenen Fahrzeuge des Modelljahres 2016 identifiziert seien. Für dieses Modelljahr seien in der Summe konzernweit rund 430 000 Fahrzeuge betroffen (vgl. www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/de/news/2015/11/CO2.html). Zugleich veröffentlichte der Konzern eine Übersicht kritischer CO_2-Fahrzeuge des Modelljahres 2016 der einzelnen Konzernmarken (www.volkswagenag.com/

content/vwcorp/info_center/de/news/2015/11/CO2.bin.html/downloadfilelist/downloadfile/downloadfile/file/%C3%9Cbersicht+kritischer+CO2-Fahrzeuge+Modelljahr+2016.pdf). Diese enthält auch insgesamt 24 Fahrzeugmodelle mit Benzinmotor.

Durch die Manipulationen der Abgaswerte kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Fahrzeuge gegenüber den Herstellerangaben einen zu hohen Schadstoffausstoß bewirken. Die Schadstoffemissionen bestimmen nicht unwesentlich die Höhe der Kraftfahrzeugsteuer. Infolge manipulierter Emissionswerte kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass von den Halterinnen und Haltern der betroffenen Fahrzeuge zu geringe Kraftfahrzeugsteuern entrichtet wurden. Jene vertrauten bisher darauf, dass die vom Kraftfahrt-Bundesamt vorgenommenen kraftfahrzeugsteuerlich relevanten Einstufungen der Emissionsbelastung zutreffend waren. Im Falle eines möglichen Steuerschadens für den Fiskus stellt sich die Frage, inwieweit der Volkswagen Konzern für das manipulative Verhalten und die Schädigung des Fiskus in Anspruch genommen werden kann.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Fahrzeuge sind nach Schätzungen der Bundesregierung betroffen (bitte differenziert nach den Veröffentlichungen vom 29. September 2015, 3. November 2015 und 13. November 2015 sowie nach Zulassungsjahren angeben)?

2. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung wann eingeleitet, um mögliche steuerliche relevante Falschangaben gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt zu überprüfen (bitte differenziert nach den Veröffentlichungen vom 29. September 2015, 3. November 2015 und 13. November 2015 angeben)?

3. Wann werden die in der Frage 2 erfragten Maßnahmen abgeschlossen sein, und wann werden neue Feststellungen der Zulassungsbehörden, die steuerrechtlich Grundlagenbescheide im Sinne von § 171 der Abgabenordnung (AO) darstellen, für die betroffenen Fahrzeuge ergehen?

4. Inwieweit können nach bisherigem Kenntnisstand die bekannt gewordenen Manipulationen in der Vergangenheit zu einer zu niedrig oder nicht erhobenen Kraftfahrzeugsteuer geführt haben (bitte differenziert nach den Veröffentlichungen vom 29. September 2015, 3. November 2015 und 13. November 2015 angeben)?

5. Ist es zutreffend, dass bei einer Korrektur der Prüfwerte und damit einer Erteilung von neuen Grundlagenbescheiden zur Ermittlung der Kraftfahrzeugsteuer eine rückwirkende Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuern nicht ausgeschlossen werden kann (bitte mit Darstellung der Rechtsnormen für eine rückwirkende Erhöhung)?

6. Für welchen Zeitraum ist die Rückwirkung möglich auch unter Berücksichtigung von §§ 12 Absatz 2, 12 Absatz 2 Nummer 4 Kraftfahrzeugsteuergesetz (bitte differenziert nach den Veröffentlichungen vom 29. September 2015, 3. November 2015 und 16. November 2015 angeben)?

7. Inwieweit besteht für die Steuerpflichtigen Vertrauensschutz bei der Aufhebung und Änderung von Kraftfahrzeugsteuerbescheiden zu ihren Lasten (bitte mit Begründung)?

8. Inwieweit kann eine bisher zu niedrig entrichtete Kraftfahrzeugsteuer gegenüber den Halterinnen und Haltern unter den Tatbestand der Steuerhinterziehung nach § 370 AO erfasst werden (bitte mit Begründung)?

9. Inwieweit haben Steuerpflichtige bei einer Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer infolge der Manipulationen einen Anspruch gegenüber dem Volkswagen Konzern zur Erstattung der höheren Kraftfahrzeugsteuer (bitte mit Begründung sowie unter Differenzierung zwischen einer rückwirkenden und einer künftigen Erhöhung angeben)?
10. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung, um zu erreichen, dass der Volkswagen Konzern potenzielle Mehrkosten aufgrund der Manipulationen bei der Kraftfahrzeugsteuer trägt (vgl. Plenarprotokoll 18/132, Seite 12863 (D))?
11. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über das Volumen der insgesamt zu niedrig erhobenen Kraftfahrzeugsteuer (bitte differenziert nach Jahren angeben)?
12. Inwieweit fallen Tatbestände der Falschangaben von Abgaswerten durch den Volkswagen Konzern, sofern diese zu einer zu niedrig erhobenen Kraftfahrzeugsteuer führen, in den Bereich der Steuerhinterziehung nach § 370 AO (bitte mit Begründung)?
13. Inwieweit sind nach derzeitigem Kenntnisstand durch die manipulierten Abgaswerte Subventionen, Zuschüsse und sonstige Förderungen aus öffentlichen Mitteln fälschlicherweise an die Halterinnen und Halter von Kraftfahrzeugen bewilligt worden?
14. Inwieweit sind nach derzeitigem Kenntnisstand durch die manipulierten Abgaswerte Subventionen, Zuschüsse und sonstige Förderungen aus öffentlichen Mitteln fälschlicherweise an den Volkswagen Konzern bewilligt worden?
15. Inwieweit können Steuerpflichtige infolge einer Wertminderung des Fahrzeugs durch überhöhte Abgaswerte diese im Rahmen einer Einkunftsart als Betriebsausgaben oder Werbungskosten geltend machen (bitte mit Begründung)?

Berlin, den 25. November 2015

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333